RATIFICACIÓN DE LA CONTRATA DE FERRO-CARRIL, CELEBRADA ENTRE EL SUPREMO GOBIERNO Y EL SEÑOR DON PEDRO R. RAMÍREZ

DECRETO LEGISLATIVO, aprobado el 27 de abril de 1887

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 22 del 21 de mayo de 1887

El Presidente de la República, á sus habitantes: - Sabed: - Que el Congreso ha ordenado lo siguiente: El Senado y Cámara de Diputados de la República de Nicaragua, - Decretan:

Único –Ratificase el contrato de Ferro-carril celebrado por el Supremo Gobierno, con el señor don Pedro R. Ramírez, en los términos siguientes:

Alejando Cantón, Sub-Secretario de Fomento, en representación del Supremo Gobierno de la República de Nicaragua, por una parte, y Pedro Ramón Ramírez, por otra, han convenido en celebrar el contrato siguiente:

Art. 1° La República concede al señor don Pedro R. Ramírez, sus herederos y sucesores, o a la Compañía que organice para llevar a efecto este contrato, el derecho exclusivo de construir y explotar un Ferro-carril con derecho de trasporte y expresos, que partiendo de cualquiera de los puertos del Lago de Nicaragua, y sin tocar con los valles del Rio de San Juan y sus tributarios, termine en cualquier puerto del Atlántico, o en cualquiera de los ríos que desembocan en él, con excepción del Rio y puesto de San Juan. El concesionario o la Compañía mencionada podrán servirse para la construcción de esa línea, de los materiales que se encuentren a lo largo de ella, que sean a propósito para ese efecto y pertenezcan al Estado; y a fin de completar la vía podrán también servirse de los ríos, lagos o canales naturales con que en su curso toque, y canalizar y variar el de dichos ríos, y hacer en ellos y en los lagos mencionados cualesquiera otros trabajaos conducentes al afecto; pagando previamente, en el caso de desviación, los perjuicios que resulten a tercero.

Podrán asimismo los concesionarios hacer en dicha línea y puntos adyacentes, cortaduras navegables, disque secos y con agua, dársenas artificiales, muelles, puertos de embarque y desembarque, estaciones, almacenes y depósitos para carbón.

Igualmente se les concede el derecho de preferencia para el establecimiento de las ramificaciones que puedan proponerse a la línea principal, o que la Compañía juzgue conveniente construir. Pero es entendido que ninguna de estas concesiones perjudicará derechos legítimamente adquiridos, ni será obstáculo a la que pueda otorgarse para un Canal marítimo Atlántico-Pacífico, obra que el Gobierno promueve.

Art. 2° El ancho de este Ferro-Carril será de tres pies ingleses, sus rieles serán de acero, con peso por lo menos de cuarenta libras por yarda; y los demás materiales que se empleen en la construcción de la obra, así en su parte fija, como en la rodante,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27096

serán de buena calidad, de manera que presten al tráfico las garantías necesarias de solidez y seguridad.

Art. 3° Para la vía férrea el Gobierno concede de los baldíos de la República, una faja de ancho de doscientos pies, la cual no podrá nunca usarse en otros objetos.

Y en atención a la importancia de la obra, que desarrollará los elementos de riqueza que encierra el territorio que va a atravesar el Gobierno la declara de utilidad pública, con todos los derechos que la ley atribuye a tal carácter; pero las expropiaciones que deban hacerse, serán por cuenta de la empresa.

Art. 4° Además concede el Gobierno al señor don Pedro R. Ramírez, sus herederos y sucesores, o a la Compañía antes mencionada, lotes alternados, constantes cada uno de un área cuadrada equivalente a cinco millas cuadraras, en los baldíos que queden a ambos lados de la línea férrea. Estos lotes se medirán desde la línea que limite por ambos lados las fajas de doscientos pies concedidos para el Ferro-Carril, y no quedarán nunca uno frente a otro, ni se medirán y adjudicaran a los concesionarios, sino a medida que se vayan construyendo secciones completas de cinco millas de ferro-carril, sin extenderse más allá de este límite.

La explotación de los minerales y demás productos que puedan encontrarse dentro de los límites de la faja de doscientos pies, y de los lotes alternados ya referidos, pertenecerán de derecho a la Compañía.

Art. 5° La empresa se obliga a trasportar gratis las tropas del Gobierno con sus correspondientes provisiones y pertrechos, en los trenes ordinarios de la línea. De la misma manera conducirán las malas y a los empleados públicos que viajen en el desempeño de comisiones oficiales. Cualquiera otra carga del Gobierno que por esta concesión no goce de franquicia de trasporte, será conducida por la mitad de los precios de tarifa. Igual rebaja se hará en el pasaje de profesores, ingenieros, mecánicos e inmigrantes que vengan o regresen por cuenta del Gobierno.

Art. 6° El Gobierno permitirá la introducción libre de derechos de Aduna, de todas las máquinas materiales y utensilios de cualquier clase que deban emplearse en la construcción y mantenimiento de la obra, lo mismo que los víveres que se necesiten para el sostenimiento de los empleados y operarios, y la medicinas que hayan de emplearse en su curación. Es, sin embargo, entendido, que la franquicia que aquí se acuerda, no comprende artículos prohibidos, los cuales sólo podrá introducir la Compañía, si llegase a necesitarlos para los fines indicados, con previo y especial permiso del Gobierno.

Art. 7° La Compañía de que se trata en esta concesión, se denominará “Compañía de Ferro-Carril Atlántico de Nicaragua”; podrá organizarse y tener su domicilio en cualquier país de América o Europa, y se constituirá con el capital que juzgue necesario en acciones, bonos u otros títulos.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27096

La empresa dará aviso al Gobierno de su definitiva organización y domicilio, acompañado a dicho aviso un tanto de los estudios que serán practicados conforma al artículo 14. En el Directorio de la Compañía habrá siempre un Director nombrado por el Gobierno, con facultades y votos iguales a las facultades y votos de los demás miembros y pagado por la Compañía en iguales términos que los otros directores; y es entendido que la Compañía para sus operaciones en Nicaragua, relativamente a los negocios de la empresa, se considerará como Compañía Anónima Nicaragüense.

Art. 8 ° El Directorio de la Compañía tendrá la más plena y completa representación de ésta cerca del Gobierno de la República, y mantendrá en Nicaragua un agente con poderes bastantes para representarla ante el mismo Gobierno y demás autoridades.

Art. 9° Estarán en todo tiempo exentos de contribuciones, derechos, impuestos, taxas o gravámenes de cualquiera naturaleza, ya del Estado o municipales o de cualquiera otra corporación, la vía férrea, sus equipos, enseres, herramientas, así como sus valores en acciones y cualesquiera otras propiedades necesarias al servicio de la línea.

Art. 10° La Compañía podrá introducir, si lo creyere conveniente, operarios extranjeros, exceptuando chinos, que estarán sujetos a las leyes de la República y reglamentos especiales de la empresa. El Gobierno de acuerdo con la Compañía, podrá designar los agentes de ésta que ejercerán las acciones de policía conforme a las leyes del país. El Gobierno establecerá en toda la línea los resguardos de policía que junte convenientes.

Art. 11°. Tendrán la empresa el derecho de navegar en los (xxxx) y (xxxx) naturales situados en el territorio que atraviesa el Ferro-carril, puntos adyacentes, (xxxxx)mente lo tendrá para establecer las líneas de vapores que crea conveniente para los EE.UU. y (xxx), una y otra concesión en (xxx) con el (xxxxx) de la vía férrea; siendo entendido que nada de lo que en este contrato se estípula perjudicará derechos adquiridos legítimamente, si a la empresa de canal que el Gobierno promueva.

Art. 12°. (Ilegible)

Art. 13°. (Ilegible) manteniendo del orden en la línea, sometiendo estos últimos al Gobierno para su aprobación; y dar aviso al mismo con seis meses de anticipación, de las alteraciones que haga a sus tarifas.

Art. 14°. Los estudios preliminares a la construcción del ferrocarril se emprenderán dentro de diez a ocho meses de ratificado este contrato por el Congreso de la República; y estarán concluidos y comenzada la obra de dicho ferrocarril dentro de los dos años siguientes, debiendo estar terminada siete años después de empezada.

Art. 15°. Localizada la línea por los estudios de que trata el artículo anterior, se

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27096

marcarán provisionalmente los (xxx) que conforma a este contrato habrán de adjudicarse a la empresa, los cuales desde entonces dejarán de ser enajenables por el Estado, sin que por esto se entienda que la Compañía pueda disponer que la Compañía pueda disponer de ellos de ninguna manera, sino hasta tanto que le sean adjudicados conforme a los estipulado en el artículo 4°.

Art. 16°. Por cualquier falta de la Compañía en el cumplimiento de las obligaciones que le impone el artículo 14, perderá las concesiones que le otorgan por este contrato el cual en semejante caso será considerado como de ningún valor ni efecto. Sin embargo, si la falta consistiere en no haberse terminado el ferro-carril dentro del plazo estipulado, a causa de haber sido insuficiente ese tiempo, después de habérsele empleado lealmente y de buena fé en la ejecución de la obra, o porque legalmente comprobados, el Gobierno prorrogará a la empresa el tiempo necesario, no excediendo de los años.

Art. 17°. En consideración la importancia de la empresa y los beneficios que de ella se reportarán, el Gobierno garantizará durante el termino de treinta años el (xxx) de interés anual sobre un (xxxx) de pesos. Esta garantía ten(xxxx) cuando incluido el ferro-carril y abierto al tráfico, sus productos no alcancen a cubrir el interés indicado, entendiéndose, que el Gobierno, solamente cubrirá el (xxx).

Art. 18°. La duración de este contrato será de noventa y nueve años a contar desde su ratificación en el Congreso de Nicaragua; al (xxxxxxxx), el ferro-carril con tod(xxxx) material fijo y ro(xxxxx) sus talleres, estaciones, muebles y demás anexidades, pasarán a ser propiedad de la República, debiendo entregársele en buen estado de servicio y reparación, y libres de todo gravamen, hipoteca o carga.

Art. 19°. Todos los contratos que la Compañía constructora del Ferro-carril Internacional Atlántico celebre en el país o en el extranjero, (xxx) trabajos en la empresa misma, gozarán de los privilegios que las leyes del país conceden a los contratos de agricultura, con tal que en ellos se consigne esta condición. Para que esto tenga efecto en cuanto a los que se ajusten en el extranjero, se necesita que sean autenticados por cualquier Representante diplomático o Agente consular de la República.

Art. 20°. El señor Ramírez, sus herederos y sucesores, o la Compañía que se organice de conformidad con los artículos 1° y 7°, no podrán traspasar este contrato a ningún Gobierno extranjero.

Art. 21°. Cualquier diferencia que se originase entre las partes contratantes se dirimirá por árbitros nombrados uno por cada una de las partes; y estos en caso de desacuerdo, nombrarán un tercero.

El Tribunal de árbitros deberá organizarse, ejercer sus funciones y emitir su laudo en la capital de la República; y su resolución será inapelable.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27096

Managua, 12 de abril de 1887 – **Alej. Cantón** – P. **- R. Ramírez** – El Gobierno, vistos los términos del anterior contrato, que reforma el celebrado el 2 de junio de 1886 con el mismo señor don **Pedro R. Ramírez,** sobre idéntica concesión, acuerda: Aprobado en todas sus partes, declarando insubsistente el de 2 de junio citado. Managua, abril 14 de 1887 **– E. Carazo** – El Sub-Secretario de Fomento, encargado del Despacho – **Cantón.**

Dado en la Cámara del Senado –Managua, abril 23 de 1887 – **Joaquín Zavala, P. – S. Morales, S.** – **Eleodoro Rivas, S** – Al Poder Ejecutivo – Salón de sesiones de la Cámara de Diputados – Managua, abril 27 de 1887 – **Tomás Armijo, P**. – **Luis E. Sáenz, S. Leopoldo M. Montenegro, S**. – Por tanto – Ejecútese – Managua, mayo 5 de 1887 – E. Carazo – El Ministro de la Hacienda, encargado de la Cartera de Fomento – **Francisco Padilla.**

NOTA: Se respeta el contenido original del texto, conservando la ortografía, gramática y redacción de la época en que fue elaborado.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/27096